Escuadrón Aeronaval Pucará

Diario de Guerra y Otros datos

del Vcom NAVARRO

DIARIO DE GUERRA DEL ESCUADRON AEROM VII PUCARA

.. Por orden del Comando de Operaciones Aéreas se recibe la orden para la III Brigada Aérea, de preparar una Escuadrilla de IA-58 con destino a Malvilas (Puerto Argentino, antes del día 2 de abril a las 17:00 hs.

la misma se cumplimenta el 1 de abril

Despegue de Reconquista 12:35 hs.

A-556 Cap VILA
A-529 Ten FURIOS
A-552 Ten GIMENEZ
A-523 Ten CIMBARO

Aterrizaje en Tandil 15:35 hs

A-529 (tapa fuera de servicio y liquidómetro)

17:20 hs Se arregla tapa y no indica travarse.

19:45 hs El Comodoro CARBO ordena despegue a GAL.

20:20 hs Se comprueba A-552 rueda principal izquierda pinchada.

23:00 hs Imposible solucionar novedad se despega igual.

04:30 hs Arribo a GAL.

Se envía desde la III Brigada Aérea tripulaciones de relevo:

Cap BENITEZ
Ten JUKIC
1er Ten NAVARRO
Ten CALDERON

02 de abril de 1982

08:30 hs Se recibe la orden de despegar a las 14:00 hs con destino a Malvinas por Orden Fragmentaria del CAE.

14:00 hs Despegue a Malvinas acompañado por TC-70.

Cap BENITEZ	– CP PIAGGI
Ten JUKIC	– C1° TOLOZA
Cap VILA	– Ten GIMENEZ
Ten CALDERON	– C1° RAMOS

15:45 hs Primer desfile aéreo en Islas Malvinas.

16:00 hs Aterrizaje en Malvinas.

03 de abril de 1982

Presentación al Brig CASTELLANO y arribo del TC-68 con los siguientes pilotos:

1er Ten NAVARRO
Ten FURIOS
Ten CIMBARO

Los días siguientes se realizan vuelos de Cobertura y reconocimiento ofensivo en las Islas. ///

8 de abril de 1982

Se produce el despegue desde la III Brigada Aérea con destino a CRV de 8 (ocho) IA-58 a órdenes de la FAS.

14:40 hs Despegue

A-528 My NAVARRO
A-502 Ten CRUZADO
A-520 Ten HERNANDEZ
A-506 Ten BREST
A-527 Cap GRUNERT
A-513 Ten ALZOGARAY
A-509 Ten MUSSO
A-517 Ten TUNEZ

20:00 hs Aterrizaje en CRV con las siguientes novedades A-502 pérdida de combustible en la bodega. A-556 pérdida de hidraúlico en la rueda de naríz que no había trabado totalmente.

21:00 hs Presentación del My NAVARRO al Comandante de la FAS Brig CRESPO a los efectos de recibir directivas.

9 de abril de 1982

En CRV se procedió a solucionar las novedades técnicas de los aviones, no existiendo capacidad en el Grupo Técnico IX para resolver las mismas, del A-556 por no disponer de mula hidraúlica, solicitándose la misma a Malvinas. Se ajustaron los caños de pérdida del A-502, la calefacción del A-520 y A-506.

10 de abril de 1982

Arribo a Malvinas del Escuadrón Técnico: Cap ROBLEDO, Ten LOMBARDI, S Aux ACEVEY, Cl° D ME, Cl° CASALONGUE, Cl° NIZ, C RODRIGUEZ, Cl° OLEA, C MARQUEZ, Cl° NATALI, C AGUERO, [illegible] M S, Cl° BRASICH, Cl° PERALTA, Cl° GATICA, C ZAGUIRRE, C TARQUINI, C HEREDIA, Cl° [illegible], Cl° MONTAÑO y C MARCORI.
En CRV reunión de Pilotos y Mecánicos en el Grupo Técnico.

[illegible] hs Orden de Pintar los aviones que actuarían en el Teatro de Operaciones Malvinas con personal de pintores de la IX Brigada Aérea.

17:00 hs El Comandante de la FAS Brig CRESPO ordena al My NAVARRO la presentación para el día 11 de abril en Malvinas. Para coordinar con el Com DESTRI y Brig CASTELLANOS

11 de abril de 1982

[illegible] hs arribo del My NAVARRO a Puerto Argentino presentación al Brig CASTELLANO y Com DESTRI.
El personal que permaneció en CRV de IA-58 tuvieron problemas de alojamiento, siendo derivados por orden del Brig CRESPO al Hotel Comodoro alojados alternativamente en una sala de enfermería del Liceo General Roca.
En Malvinas se realizan vuelos de Reconocimiento.

///

12 de abril de 1982

0?:30 hs Arriba a CRV la mula hidraúlica.

El Com D[illegible] imparte directivas al My NAVARRO para reconocimiento de pistas en las Islas, aptas para la operación de IA-58.

Se procede en primer lugar en el avión Islander a Bahía Fox encontrándose la misma no apta por presentar 100 mts. en la cabecera Este fuera de servicio quedando solamente 350 mts. de pista utilizable.

Posteriormente Puerto San Carlos y Establecimiento San Carlos resultando de tal observación, ninguna de las dos pistas operables para IA-58.

En horas de la tarde concurrió a Darwin el My NAVARRO y Cap VILA en el Islander observándose aparentemente que era la única pista apta de todos los que se encuentran en las Islas, previa marcación de las cabeceras ya que el lugar es muy amplio y no muy definido y de efectuar prácticas con IA-58 que no fueron posible realizar por razones de seguridad, el reconocimiento previo de las pistas fue efectuado por el Cap BENITEZ que había dado en sus apreciaciones como apta para operaciones la pista de Ganso ~~Verde.~~ Pradera

El Personal que se encontraba en la Isla efectuó vuelos de reconocimiento de la zona, con muchas limitaciones por falta de combustible ya que la prioridad era para los vuelos de helicóptero abocados a la tarea de traslado de personal y material de la CA-54D a base de redespliegue. Arribo a Puerto Argentino del Escalón Técnico Ten SANTINI, SA SUAREZ, CP ORELLANO, C1° DAPPEN y C SICA.

13 de abril de 1982

Arriban a Puerto Argentino desde el continente a los efectos de realizar vuelos de reconocimiento el siguiente personal:

Cap GRUNERT
Ten RUSSO
Ten AIZCGARAY
Ten NUÑEZ

Regresan a CRV para reunión con el Comandante de la FAS:

My NAVARRO
1er Ten NAVARRO
Ten JUKIC
Ten CALDERON
Ten CIMBARO

El personal del Escuadrón Aeromovil a su arribo a CRV es alojado en una barraca de YPF.

14 de abril de 1982

En CRV se procede a controlar los sistemas de armamento de los aviones de la III Brigada; por parte de personal de la FMA encontrándose novedades en todos los sistemas de armamento.

Además se detecta fisura de alerones en el A-506, derivándose para su arreglo a la FMA. Las novedades de armamento se elevaron al A-4 de la FAS COM MARCANTONI, Vcom FERNANDEZ y My CASTRO.

///

Reunión de los Jefes de Escuadrones para recibir fortalezas y debilidades del enemigo por parte del personal de Armada y Fuerza Aérea, concurre My NAVARRO.

15 de abril de 1982

En CRV se continua con la tarea de control de armamento revisándose TER, LAU 60 y LAU 61.
Regresa el My NAVARRO a Malvinas impartiéndose instrucciones al personal de IA-58 para la operación en Malvinas.

16 de abril de 1982

El personal de pilotos fué alojado en la barraca de YPF y algunos en el Casino de Oficiales de acuerdo a las disponibilidades, solucionándose el problema en CRV.
El personal de mecánico por propia voluntad permaneció alojado en una sala del Grupo Técnico IX.
Regresó el personal de FMA que había sacado las novedades de armamento a su destino, quedando registrado en el Departamento Material de la FAS todas las novedades correspondientes al armamento, enviándose el aleron del A-506 a BUE y posteriormente AMC.
El Comandante de la FAS ordena el repliegue del My NAVARRO a CRV en forma inmediata.

17 de abril de 1982

Se presenta al Comandante de la FAS y al A-3 el My NAVARRO, recibiendo la orden de solucionar y comprobar todos los sistemas de arma de los aviones IA-58.
Se solicitó a Malvinas el envio de armero y la lista de repuestos necesarios, además de coordinar con SCZ My OVIDI la disponibilidad de repuestos de armamento.

18 de Abril de 1982

Arriban los armeros de Malvinas a CRV con todos los repuestos necesarios, comenzando por rev[illegible] los cañones. Se solucionan novedades de solenoides y fichas de conexión ya que fuera del avión funcionaban, y una vez colocado no, por problemas de humedad de combustible en las conexiones.
A última hora se designa el personal que se trasladará a Malvinas, para realizar vuelos de reconocimientos en la zona de Operaciones.
El Comandante de la FAS da prioridad para la asignación de combustible al material IA-58.
Personal designado para efectuar vuelos de reconocimiento:

Ten [illegible]
Ten [illegible]
Ten [illegible]

19 de abril de 1982

El personal que arriba a Puerto Argentino no concreta los vuelos de reconocimientos por falta de combustible.
Regresan a CRV Ten [illegible], Ten GIM[illegible]EZ y Ten BR[illegible]ST
Se trabaja en solucionar las novedades de armamento, tarea sumamente lenta.

///

4

Se efectua una coordinación con el personal de la Armada para realizar un vuelo conjunto entre los M-V, M-III, A-4B, A-4C y IA-58, en un ataque simulado a la Flota Argentina ubicada a la altura de Trelew a 170 NM al Este de la costa en el mar.

20 de abril de 1982

Reunión previa al vuelo para el ataque simulado a la Flota Argentina, compuesta del Portaaviones 25 de Mayo, la Fragata Misilística Trinidad y 3 Corbetas.
La Escuadrilla de IA-58 la constituyeron:

My NAVARRO
Ten CALDERON
Ten BREST
Ten CIMBARO

Se despegó con un tanque de 1.100 lts. colocado y 300 lts en comburtible en el mismo.

12:00 hs Despegue de la Escuadrilla en CRV para reunión con el avión Leart Jet en Camarones y posterior aproximación al Blanco, se volo primeramente a nivel 50 y posteriormente rasante a 50 mts. sin encontrarse la flota.
El avión que guiaba a la Ella 25 NM antes abandonó a la misma, para su aproximación final, sin encontrar el blanco, El Leart Jet que había tomado altura informó que la flota se encontraba 120 NM desplazada de la posición dada por los Oficiales de Armada. De esta forma se desaprovechó la oportunidad que el personal de pilotos observasen como se comporta un portaaviones y los buques que le dan la seguridad ante un ataque.

21 de abril de 1982

Se realizan vuelos de tiro en CRV para comprobación de los sistemas de armas.
Arriba el personal especializado de armamento de FMA con todos los elementos para comprobación, además se transfieren todos los repuestos para disponer de los mismos en Malvinas durante las operaciones.
El Malvina se realiza vuelos de reconocimiento.

22 de abril de 1982

Se colocan los alerones en el A-506 reparados en FMA realizando el vuelo de prueba y comprobación el My NAVARRO.

23 de abril de 1982

El Jefe de Escuadrón Pucará My NAVARRO informa al Com JULIA que los 8 (ocho) IA-58 en CRV tenían los sistemas de armas reparados y comprobados.

11:30 hs Arriba a Puerto Argentino el My NAVARRO informándole al Com DESTRI la necesidad de realizar aterrizajes en la Pista de Darwin con IA-58.

13:30 hs Aterrizaje en Darwin del My NAVARRO y Cap VILA.
Se realizan vuelos de comprobación de armamento de las coheteras IAE 238 y se efectuó tiro en el islote frente a Darwin.

///

17:00 hs Regreso A Puerto Argentino del My NAVARRO y Cap VILA informándole al Brig. CASTELLANO y Com DESTRI de la comprobaciones de la pista y del armamento.
En Malvinas se realizan vuelos de reconocimiento ofensivo, tiro y bombardeo.

24:00 hs Regresó el Jefe del Escuadrón Pucará desde Malvinas a CRV.

24 de abril de 1982

Se preparan los aviones para el vuelo de despliegue hacia Malvinas.
En Malvinas se efectuaban vuelos de tiro y bombardeo y reconocimiento ofensivo.

25 de abril de 1982

13:00 hs Despegue desde CRV a GAL.

My NAVARRO
1or Ten NAVARRO
Ten JUKIC
Ten HERNANDEZ
Ten GIMENEZ
Ten FURIOS
Ten BREST
Ten CALDERON
Ten CIMBARO

14:00 hs Arribo a GAL y presentación al Jefe de Base Com MODONI, solicitándole apoyo para el Cruce a Malvinas de un F-27 o C-130. El Comando de la FAS ordena que el personal pernocte en GAL.

17:30 hs Se dispersó el material de IA-58 colocándose 4 (cuatro) aviones dentro del Hangar Luna y los 4 (cuatro) restantes amarrados en las aproximidades.

[illegible] de abril de 1982

[illegible]:30 hs Se comprueba que por efecto de la baja temperatura la cabina de aquellos aviones que estubieron a la interperie ha sufrido deformaciones que impiden su cierre correcto.
El A-528 no pudo ser accionado su cúpula, solicitándose a SCZ especialistas en cabina.

14:00 hs Despegue de los 8 (ocho) aviones para reunión en la vertical GAL y posteriormente apoyados por el F-27 realizar el cruce a Malvinas.
El despegue y previo al viraje de clareo al TOTO 1 My NAVARRO se le abrio la cabina en vuelo, regresando en mínima velocidad al aterrizaje acompañado por el Nº 2 Ten GIMENEZ.

16:00 hs Arriban 6 (seis) aviones a Malvinas desde GAL.
En Malvinas se había ordenado alertar a 10 minutos, con los pilotos sentados en los aviones, listos para el despegue y en escucha en la frecuencia TWR.

[illegible] de abril de 1982

[illegible] hs Despega el My NAVARRO desde GAL a Malvinas con el Ten GIMENEZ.

///

6

12:00 hs Arriba a Malvinas la sección.

12:30 hs Reunión de todo el Escuadrón Pucará en Malvinas para impartir directivas.

Se ordenó que el personal se aloje en las instalaciones del Aeropuerto, previéndose a tal efecto el hangar conjuntamente con los efectivos del OCE.

28 de abril de 1982

Preparación del material en vuelo para el redespliegue a Ganso Verde.

29 de abril de 1982

Despegue de MLV a DRW

My NAVARRO A-527
Cap BENITEZ A-552
Cap VILA A-528
Cap GRUNERT A-509
1er Ten NAVARRO A-520
Ten CRUZADO A-523
Ten HERNANDEZ A-502
[illegible] A-513
[illegible] A-556
Ten [illegible] A-517
[illegible] A-50[illegible]
[illegible]/[illegible]ZOGARAY A-529

[illegible] alojad[illegible] en Ganso Verde sin haber sido trasladado desde Puerto Argentino el [illegible], que quedó a cargo del Ten [illegible] y Ten CIMBARO.
Se dispersa el material de aviones y apoyos técnicos en el campo de aterrizaje.

[illegible] abril de 1982

[illegible] desde Puerto Argentino

My [illegible]BA
1er Ten PASANI
[illegible]
[illegible]
[illegible] CIMBARO
[illegible]
[illegible]CORVO

[illegible] el equipaje y bolsas de dormir de los pilotos.

[illegible] VILA se le repliega la rueda de nariz en Puerto Argentino.

[illegible] 1982

[illegible] una comunicación del Brig [illegible] que la flota enemiga se encuentra a menos de 150 NM y que podemos ser atacados en cualquier momento.

[illegible] reunión de todos los Jefes de Escuadrones y Oficiales del RI-12 para coordinar todas las medidas en caso de recibir un ataque.

///

El comando ordenó despegar todos los IA-58 (once) 11 a Bahía Elefante, pues se temía un ataque a Darwin con las primeras luces.

06:45 hs Se inició la puesta en marcha de la Escuadrilla BAGRE.
La misma fué lenta porque se disponía de un solo equipo de puesta en marcha, ya que el remitido por el Comando el día anterior estaba fuera de servicio.
Para poder despegar se balizó la cabecera opuesta y se colocó bochones en el centro de la pista.

07:05 hs Despega el BAGRE 3 y 4 por haber tenido problemas el número 1 en la puesta en marcha.

07:30 hs Se ubica en cabecera el Bagre 1, cuando ya se encontraba alineado en el centro de la pista el Nro. 2, colocándose al costado derecho e iniciando su carrera por dicho borde de la pista. En plena carrera se rompe el montante delantero del tren de aterrizaje y el avión con la nariz apoyada en el suelo queda a 90º obstruyendo la pista. Aparentemente la rotura se produce por tener la rueda de nariz desinflada por efecto de la baja temperatura pues aproximadamente a los 150 mts. de iniciada la carrera de despegue la rueda de nariz va dejando un surco.
El piloto sale del avión sin daños físicos, procediéndose de inmediato a sacar el avión a un costado de la pista tirándolos con dos tractores.
El Bagre 3 y 4 aterrizan en Bahía Elefante quedando el A-529 (Ten RUSSO) con la rueda de nariz destrabada por amortiguador torcido.

08:10 hs Se ordenó a la Ella Tigre:

Nº 1 Cap [illegible]
2 Ten [illegible]
3 Ten [illegible]
4 Ten [illegible]

[illegible] en marcha y continuaran el despliegue.
Iniciando la misma el Nº 4 por estar más cerca el arrancador.

[illegible] Ataque [illegible] de tres aviones Harrier que efectuan lanzamientos de cuatro bombas [illegible] tipo Beluga y dos de [illegible] lbs que impactaron afectando al personal [illegible], aviones, carpa de mantenimiento y APU produciendo las siguientes bajas.

Fallecidos: [illegible] Miguel JUKIC
[illegible] Juan [illegible]
[illegible] Mario [illegible]
[illegible] José [illegible]
[illegible] Agustín [illegible]
[illegible] [illegible]
[illegible] Miguel [illegible]
[illegible] [illegible]

Heridos: [illegible] Jorge [illegible]
[illegible] [illegible]
[illegible] Víctor [illegible]
[illegible] Alejandro [illegible]
[illegible] Eduardo [illegible]
[illegible] Rubén [illegible]

///

[illegible]eridos: C Rubén [illegible]
C Rodolfo R[illegible]EZ
C José ZAGUIR[illegible]

Material Afectado

A-527 Totalmente destruido por incendio y posterior explosión.

A-502 Cabina rota y perforaciones en fuselaje y timón de dirección equipo de puesta en marcha. [illegible]

Carpa Mantenimiento: [illegible] contenía, [illegible], ametralladoras, repuestos, equipos electrónicos y [illegible] en general pertenecientes al Escuadrón Técnico, fué totalmente destruido por el fuego.

Al comienzo no se pudo auxiliar a los heridos en las cercanías del avión incendiado, por explosiones secundarias producidas por los cohetes y municiones que contenía, hasta que finalmente al cabo de 30 minutos se produjo la explosión final del avión, acercándose el personal de auxilio al lugar.
El personal herido en otros lugares se encontraba siendo atendido y alistado para ser [illegible] a Puerto Argentino.
[illegible] a las [illegible] hs se evacuó a todo el personal herido en un helicóptero [illegible]. Se prosigue con el despegue de las máquinas en servicio a efectos de evitar [illegible] por parte del enemigo, tratando de mantenerlos en el aire el mayor tiempo [illegible] mientras el comando se [illegible] final, algunos aviones de[illegible] [illegible] luego a la pista de Bahía Ele[illegible]. [illegible] se formó un [illegible] retirar parte del polvorín, que [illegible]. Se abrieron dos polvori[illegible] [illegible] de cohetes fué alcanzado [illegible] por lo [illegible]. Todo el trabajo se rea[illegible] [illegible] para apoyar a los avio[illegible] [illegible] suboficiales [illegible] se instaló en la ba[illegible] [illegible] ubicándose de a dos por [illegible]. [illegible] un ataque por el Canal Choi[illegible] [illegible], el comando envia apoyo aéreo del conti[illegible] [illegible] helicónteros de desembarco, [illegible] se les ordena aterrizar en Ba[illegible].
[illegible] en la entrada del Canal.
[illegible] y un [illegible] abatido. Información confirma[illegible]
[illegible] a Malvinas.
[illegible]ciones, implementándose el Puesto de [illegible]. [illegible]ero y se consulta al Brig CA[illegible] [illegible]. El Personal Militar Superior y Subalterno se encuentra [illegible] [illegible] las circunstancias vividas. A-513 Ten [illegible] [illegible] A-517 aterriza en Puerto Argentino ([illegible]). [illegible] rueda de nariz (Ten CIMBA[illegible]).

///

Q

02 de mayo de 1982

El Brig CASTELLANO determina que a los muertos se los entierre provisoriamente en el hipódromo de Darwin y que se efectue en el menor tiempo posible.
Las bolsas para envolver los cadáveres que consistian en un trozo de plástico gris transparente, se las reemplazo por las bolsas de dormir.
Se comienza a reparar el A-502 a cargo del My TOMBA, cortando otra cabina y emparchando con trozos de plásticos y tornillos, se arreglan las perforaciones de chapas con remaches.
Se envia un Chinook con 20 tambores de JP 1 a Bahía Elefante.
Regresan a Ganso Verde el Cap. BENITEZ y Ten HERNANDEZ.
Todo es actividad, todo se repara y recupera.
A-517 rompe rueda al aterrizar en Ganso Verde procedente de Puerto Argentino (Ten GIMENEZ)

03 de mayo de 1982

Vuelos de reconocimiento. Se envia a Bahía Elefante un helicóptero con personal y material para reparación del A-529 con el actuador del tren de aterrizaje de la rueda de naríz torcido y enterrado en la pista.

04 de mayo de 1982

13:40 hs Se produce el ataque de 3 Harrier que ingresan por el Canal Choiseul. Son detectado por la artillería de 35mm, que fue la que dió la Alerta del Ataque enganchándolos a los 16 km. Uno de ellos es derribado desparramándose a un costado de la pista, las baterias de 20 mm le tiraron a otro avión que salió dejando una estela de humo y según observadores no se elevo y cayó detrás de las sierras.
El avión abatido fue alcanzado por una ráfaga de 35 mm sobre la Bahía, incendiándose en el fuselaje detrás de la cabina de pilotaje. En el impacto es despedido el piloto con el asiento completo cayendo a unos 70 mts. hacia adelante y 20 mts a la izquierda .
Después del impacto, el avión ya destrozado, continua hacia adelante dispersándose sus restos incendiados en un área 500/600 más del toque.
El otro Harrier efectuó el pasaje sobre la pista tirando dos lanzadores con Belugas al A-517 y una granada alcanza el costado del fuselaje perforando los tanques de combustible y planos.
El tercer Harrier lanzó una bomba frenada de 650 lbs quedando enterrada en la pista sin explotar y otra en proximidades de Puerto Darwin que tampoco explotó

05 de mayo de 1982

Se dió sepultura a los fallecidos el 1 de mayo del Escudrón Pucará. Además se entierra al piloto inglés Ten Nicholas Taylor.

06 de mayo de 1982

Se efectua vuelo de prueba al A-502 My NAVARRO/My TOMBA y habilitación de éste.

///

07 y 08 de mayo de 1982

Vuelos de reconocimiento. Se observa a unos 25 km al sur lanzamientos de 5 bengalas color naranja y posteriormente 3 mas.

09 de mayo de 1982

Despega una sección de IA-58. El Nº 1 al tener problema de VHF no recibe bien las órdenes en vuelo y se dirige al aterrizaje a Bahia Elefante.
Informa el Nº 2 que el Nº 1 al aterrizar en Bahía elefante hundió la rueda de naríz en el barro.
La información de que la pista no era apta se informó al Comando a traves del Jefe de B.A.M., desde el día 1 de mayo.

10 de mayo de 1982

Sin actividad aérea, por encontrarse los aviones en Bahía Elefante sin poder despegar por la pista sumamente blanda.
Se recorre el pueblo de Darwin por parte del señor Jefe de Operaciones donde se comprueba el saqueo efectuado por personal de Ejército en casas particulares.
Estos hechos son reiterativos desde el 1 de mayo siendo el personal de Suboficiales del Escuadrón Técnico los mas damnificados.
Meteorología marginal.

11 de mayo de 1982

Sin actividad aérea.
Meteorología marginal.
El personal trabaja en tareas terrestres y mejoras de las defensas.

12 de mayo de 1982

Sin actividad aérea de la Esc IA-58.
A las 14:25 la artillería Antiaérea de Darwin derriba un A-4B propio (1er Ten GAVASSI).
Personal de pilotos de IA-58 se desempeña como PIPAS, con un misil S/A desplazado en el terreno a traves de un helicóptero desde las primeras hasta las últimas luces.

[illegible] de mayo de 1982

A primera hora se envia desde Darwin a Bahía Elefante víveres para el personal de Pucará. Se entierra en el [illegible] de Darwin al 1er Ten GAVASSI.

[illegible] de mayo de 1982

Sin actividad aérea.

[illegible] de mayo de 1982

04:30 hs El enemigo ataca la Base de Bahía Elefante con una acción combinada de cañoneo naval y helitransportado de comando, logrando producir daños de diversas magnitudes al siguiente material.

A-[illegible] Destruido por una bomba colocada dentro de la cabina.
A-[illegible] Impacto de bomba en el plano derecho e incendiándose.
A-[illegible] Impacto de una bengala e incendiándose.
A-[illegible] Fuselaje y tanques de combustible perforados por ráfaga de ametralladora.
A-[illegible] Impacto de un cohete.
Además del material de Prefectura y Marina.

13:00 hs Arriba el personal de Pucará evacuado en un CH-47 desde Bahía Elefante a Darwin.

Del interrogatorio efectuado surgen las siguientes apreciaciones:

1°) El ataque se había efectuado por comandos sin apoyo de artillería naval por lo siguiente:

a) Cadencia de fuego aislado.
b) Cantidad de disparos 4/6 en total y no en batería.
c) Puntos de impacto no correspondientes a artillería.
d) Punto de fuego y barco no avistado.

2°) Se aprecia que la operación de acuerdo a los indicios encontrados se habría efectuado de la siguiente manera:

a) Desembarco en bote en el Punto.
b) Se escaló el acantilado y aproximó a la pista.
c) Trabajo en el objetivo de un grupo de aproximadamente 12 hombres apoyados por unos 6 hombres mas.
d) Acción en el Punto.
e) Repliegue en helicóptero, por la cantidad de material abandonado por el grupo comando.

3°) Deficiencias apreciadas en la propia tropa:

a) Haber colocado todos los aviones que se encontraban en la Isla, en un lugar dudoso para las operaciones
b) Falta de comunicaciones.
c) Personal de Fuerza Aérea (tripulantes y apoyo técnico no poseer armamento adecuado).
d) La cantidad de personal de custodia asignado por la Armada era insuficiente, solamente 30 hombres, 15 que estaban de día y 15 que estaban de noche y de los cuales, 7 estaban apostados y 7 en descanso, dándose prioridad a la defensa costera.

4°) Experiencia Recojida:

a) Custodia individual de los aviones.
b) Dispersión a gran distancia.
c) Círculo de minado y trampas a distancia.
d) Patrulla móvil aperiódica.

5°) Elementos usados por el enemigo y posteriormente abandonados:

a) Mortero 40/61 mm.
b) Cohetes portátiles MK 66 mm.
c) MAG 7,62 mm.
d) Armamento liviano 7,62 mm.
e) Granadas de mano de 40 mm.
f) Explosivos plásticos.

///

12

16:00 hs Despliegue desde ~~Dargin~~ win a Puerto Argentino por orden del Brig CASTELLANO para cumplir tareas de ROA al siguiente personal de tripulantes de IA-58:

ler Ten NAVARRO
Ten ALZOGARAY
Ten TUREZ
Ten CIMBARO

Arriban procedentes del continente SCZ el siguiente personal y material:

A-511 Vcom COSTA
A-516 Alf LEMA
A-531 ler Ten MICHELOUD
A-533 Alf DIAZ

16 de mayo de 1982

Se realizan vuelos de reconocimiento ofensivo.

17 de mayo de 1982

Con el personal integrante del Escuadrón Pucará y personal de la Prefectura se realizan dos grupos para la defensa a cargo del My NAVARRO y MY TOMBA.

03:50 hs Se observan bengalas 6 km al norte de la pista.
Se escuchan explosiones en Howard y Bahía Fox. Pasan aviones Harrier en vuelo bajo la artillería de 20 mm no logra hacer impacto por encontrarse fuera de alcance.
Se efectúan vuelos de reconocimiento ofensivo.

18 de mayo de 1982

Se realiza apoyo de fuego a Bahía Howard por desembarco helitransportado. Es evacuado a Puerto Argentino el Ten HERNANDEZ con problemas en una pierna.

19 de mayo de 1982

El Escuadrón Pucará realiza vuelos de reconocimiento ofensivo.

20 de mayo de 1982

Meteorología marginal no obstante se efectuan vuelos de reconocimientos ofensivo. En horas de la noche se presume un ataque y desembarco helitransportado, el personal duerme vestido y listo.

21 de mayo de 1982

En las primeras horas de la mañana se configuró un ataque anfibio en la zona del Establecimiento San Carlos, en la boca Norte del Estrecho San Carlos. Participan en esta operación 12/24 buques de distinto tipo, los que han desembarcado personal de magnitud aún no conocida.

08:00 hs Darwin es atacado por fuego naval por 1/2 buques de guerra desde la Bahía San Carlos.

///

09:30 hs Es derribado el A-531 Cap BENITEZ por un misil Blow-Pipe disparado desde cerro Alberdi.

10:30 hs Es derribado el A-511 My TOMBA por ataque de aviones Harrier.

18:00 hs Se recupera al My TOMBA.

20:00 hs Aparece el Cap BENITEZ que atravesó las líneas del enemigo informando haber escuchado desembarcar 20 vuelos de helicópteros Sea King y Sea Link informándose de inmediato a través del Puesto de Comando a Puerto Argentino.
Las operaciones realizadas por los IA-58 fueron de apoyo de fuego sobre una casa en las proximidades de Darwin, donde se presumía existía personal enemigo dirigiendo el fuego naval y aéreo destruyéndose el blanco asignado totalmente.

22 de mayo de 1982

Realizan ataques aviones Harrier a Darwin sin producir daños.
Aparentemente el fuego de artillería habría tocado a un avión enemigo.
Los soldados ingleses están tomando las alturas y ya hay contacto a 8 kilómetros.

23 de mayo de 1982

Se ordena el repliegue de pilotos de Darwin a Puerto Argentino:

- Cap VILA
  Ten [illegible]
  Alf PONTECORVO
  Alf DIAZ

Al arribo informan las novedades al Brig CASTELLANO y Com DESTRI quienes ordenan el repliegue de Darwin a MLV de todo el personal de IA-58.

24 de mayo de 1982

Se efectuaron vuelos de reconocimiento ofensivo.
A-[illegible] fuera de servicio por estallido en las proximidades de una bomba lanzada por un avión Harrier.
Se evacuan pilotos de IA-58 desde Puerto Argentino a CRV.

- Ten [illegible]
  Alf PONTECORVO
  Alf DIAZ

25 de mayo de 1982

A las 01:00 hs el A-516 es alcanzado en tierra en Puerto Argentino por cañoneo naval.

26 de mayo de 1982

Repliegue en helicóptero desde Darwin a Puerto Argentino.

- My [illegible]	C 1° MARTINEZ
Cap BENITEZ	C 1° DOME
Cap [illegible]	C 1° NATALI
Cap ROBLEDO	C GUASTALLA
1er Ten RICHELAUD	C MORCILLO

///

Ten R[illegible]SSO	C CALOIAN
Ten SA[illegible]	C CALANDRA
Ten MORALES	S A PEREZ
S Aux AC[illegible]Y	C P MURATORE
C 1° T[illegible]	C P ORELLANO
C 1° NIZ	C 1° CASALONGUE
C 1° GO[illegible]ZALEZ	

Dicho personal se encontraba en Puerto Argentino.

Personal del Escuadrón Pucará que permanece en DARWIN:

- Vcom COSTA	C 1° TORRES
My TOMBA	C 1° DAPPEN
1er Ten PASANI	C 1° ARGUELLO
Ten LOMBARDI	C 1° RES
Ten CALDERON	C AGUERO
Alf SASSONE	C MARQUEZ
Alf LEMA	C SOTO
C P GURRIERI	C MANSILLA
C 1° BUSTOS	C RODRIGUEZ
C 1° OLEA	

El personal de Oficiales es alojado en Puerto Argentino en la casa al lado del [illegible] asignada al personal de médicos de Fuerza Aérea.
[illegible] suboficiales una parte en una Escuela y el que cumplía turno en el aeropuerto.

[illegible] de mayo de 1982

[illegible] de Gallegos a Puerto Argentino de:

- [illegible]37 1er Ten ARGA[illegible]ARAZ
  [illegible]3[illegible] Alf [illegible]CHET

[illegible] de [illegible] enemigos cañonearon la posición de Puerto Argentino, sin produ-[illegible].
[illegible] en Puerto Argentino tenía dificultades para su traslado [illegible] el [illegible], al no contar con un medio de transporte propio y adecuado de-[illegible] coordinar con el depósito de víveres para desplazarse en el camión que lle-[illegible] el racionamiento, expuesto dicho personal a las inclemencias del tiempo y a [illegible] de los horarios.

[illegible] de mayo de 19[illegible].-

[illegible] efect[illegible] fuego naval sobre Darwin e inicia acciones terrestres sobre el [illegible].
[illegible] de apoyo de fuego desde Puerto Argentino en varias salidas [illegible] al enemigo entre ellas se derriban con IA-58, 3 Helicópteros.
[illegible] pierden 2 IA-58 Ten CI[illegible] A-536 Eyectado en Darwin al ser al-[illegible] automáticas del enemigo, siendo capturado en la zona.
A-537 Ten [illegible] al salir del blanco entre en nuvosidad manteniendo enlace en VHF con Darwin perdiéndose posteriormente todo contacto.
[illegible] aviones inutilizados por multiples Impactos de armas terrestres de infantería.

A-537 Impactos motor, fuselaje y Cúpula
A-533 Temperatura fuera de límite motor izquierdo

///

A-532 Impacto alerones y Flaps derecho.
A-555 Impactos multiples, alerones, flaps, costado izquierdo, inútilizando los comando de paso de hélice.
Despliegue desde Santa Cruz a Puerto Argentino

A-536 1er Ten MARTINEZ CHAVEZ
A-515 Alf MANZUR
A-555 Alf GALVAN

Personal que regresa al continente (CRV) en C-130

Cap VILA	Ten RUSSO
Cap GRUNERT	Ten CIMBARO
1er Ten NAVARRO	Alf BLANCHET
1er Ten MARTINEZ CHAVEZ	Alf GALVAN
Alf MANZUR	

29 de mayo de 1982

Arribo de [illegible] a Puerto Argentino 12:30/14:30

A-514 1er Ten [illegible]
A-5[illegible] Alf LA [illegible]
A-[illegible] Alf [illegible]

[illegible] ataques aereos enemigos con aviones Vulcan y Harrier, Un Misil aire/tierra [illegible]:
[illegible] 1er Ten C[illegible]TAGNARI (G[illegible])
[illegible] del [illegible] Pucará, personal que realizaba turno en el aeropuerto.
[illegible] (esquirlas en la ingle)
C 1° [illegible] (onda expansiva en los testículos)
C 1° MARTINEZ (Esquirlas en la pierna y brazo)
C GUASTALLA (Intestinos perforados)
C CANETA (Heridas en las piernas, brazos y cara)
El mencionado personal abandona el refugio por orden del 1er Ten Cotagnari.
Aviones en servicio A-522; A-514; A-51[illegible] y A-54[illegible].

30 de mayo de 1982.-

Durante todo el día hubo ataques de aviones enemigos al Aeropuerto se intentó trasladar el siguiente personal de heridos al continente.

S Aux ACEVEY
C 1° MARTINEZ
C GUASTALLA

A las 23:00 hs hubo que abandonar el alojamiento del personal de oficiales, por la proximidad con el hipódromo objetivo de hostigamiento del enemigo para batir los helicópteros.
El personal pernocta en la casa depósito de víveres.
El personal de turno del grupo técnico en el aeropuerto se replegó a la ciudad por orden del Com Destri Jefe de BAM.

31 de mayo de 1982 ///

de-
lle-
a.
re el
alidas
5ptoros.
ser al-
en VB
e infan-
///

///

31 de mayo de 1982

Sin actividad aérea de IA-58 Ataques permanentes de Harrier se evacúan al continente al siguiente personal herido:

C 1° GONZALEZ
C CALOIAN
Además del C P RAMOS
C 1° CASALONGUE reposo en el alojamiento.

Personal en Malvinas

Oficiales:
1-My NAVARRO
2-Cap BENITEZ
3-1er Ten MICHELOUD
4-1er Ten AYERDI
5-1er Ten ARGAÑARAZ
6-Ten BREST
7-Ten MORALES
8-Ten ALZOGARAY (ECA)
9-Ten TU[illegible]EZ (ECA)
10-Alf [illegible]
11-Alf LA TORRE
12-Cap [illegible]
13-Ten [illegible]

Suboficiales:
1-CP MURATORE
2-C1° TOLOZA
3-C1° NIZ
4-C1° CASALONGUE
5-C1° CARRERAS
6-C1° RAMOS
7-C1° BARBOSA
8-C1° DOME
9-C1° NATALI
10-C MORCILLO
11-C CALANDRA

01 de junio de 1982

Se realizo un vuelo de apoyo al Helicóptero CH-47 de Busqueda y Salvamento para rescatar en el agua un piloto de HARRIER que se había eyectado próximo al aeropuerto.
En el despegue de la sección de IA-58 para apoyo a la búsqueda el número 1 (A-514 Cap BENITEZ) se queda sin comando de dirección saliendo de la pista e impactando con el A-533 que se encontraba a un costado de la pista con los siguientes daños de material:
A-514 (Roturas del Plano Derecho)
A-533 (Rotura del plano drecho altura de la aero 20 A)
El personal no sufrió daños.
Permanentemente ataque de aviones enemigos se derriban 2 Harrier.
[illegible] hs Bombardeo Naval.

02 y 03 de junio de 1982

Sin actividad aérea. Se trabajó en reparaciones del material de vuelo, se preparó munición FFAR 2,75, 20 mm y 7,62 en el edificio del aeropuerto. Por razones de en[illegible] alojado en los polvorines de campaña.

04, 05 y 06 de junio de 1982

Sin actividad Aérea.
El personal de pilotos mantiene alerta en el aeropuerto desde una hora antes de la ///

salida del sol hasta la puesta del sol, quedando personal de mecánicos de acuerdo a los aviones en servicios durante la noche en el Aeropuerto, de ésta manera podían realizar la inspección previa antes del arribo de las tripulaciones.
Alta del C 1º CASALONGUE que se encontraba internado en observaciones en el Hospital de Puerto Argentino.
Permanentemente en alarma roja y ataque de aviones enemigos.

07, 08 y 09 de junio de 1982

Por la noche del día 07 de junio el peresnal de pilotos abandona la casa en las proximidades del hipódromo por bombardeo naval siendo alcanzado el alojamiento por dos granadas en el bombardeo, produciendo daños en la vivienda por las esquirlas.
Dicho personal se aloja en la casa de almacenamiento de víveres.
En las primeras horas del día 08 de junio se encuentran todas las calles de la ciudad con formación de hielo, lo que dificulta el traslado de pilotos desde Puerto Argentino al Aeropuerto.
Se efectúan ataques del enemigo a través de aviones y bombardeo naval.
Por la noche del día 09 de junio se coordina en el puesto de comando de Puerto Argentino una salida para apoyo de fuego al día siguiente con las primeras luces.

10 de junio de 1982

Despega una escuadrilla de tres aviones IA-58 para atacar posiciones de artillería en el monte [illegible]. El numeral 2 regresa con impactos en el Aero 20 derecho y el numeral 3 en el Fuselaje.
La configuración de los aviones era la siguiente: 3 LAU 61/IAE 238 en el Aero 7 A y 1 LAU 61/IAE [illegible] en la Ae 20, 200 proyectiles de 20 mm y 900 de 7,62 por aviones.
Regresó con grandes fallas de armamento, producidas por formación de óxido en los contactos de las coheteras.

11 de junio de 1982

A-549 Fuera de Servicio por problemas eléctricos en los sistemas de armas de las Aero.
Se cambió el panel completo de armamento sin posibilidades de ponerlo en servicio.
Permanentemente vuelos IAC enemigos en la vertical.

12 de junio de 1982

Intentan despegar una sección de IA-58 para realizar apoyo de fuego proximo a los cerros [illegible].
Por fallas del Avión guía A-522 por problemas hidráulicos en el direccional de la rueda de nariz, se suspende la salida.
Se trabaja en la reparación de la horquilla del tren de naríz quedando en servicio.
Son evacuados en un C-130 al continente Cap BENITEZ, 1er Ten MICHELOUD, Alf LA TORE

13 de junio de 1982

Se preparan los aviones IA-58 para un provable ataque y recuperación en el continente.
A-512 (Impactos en los alerones arreglados con poxipol)
A-549 (Problemas eléctricos de Armamento)

///

///

A-522 (en servicio)
A-515 (en servicio)
Colocándolo 2 tanques de 318 lts en la Aero 20 y un TE 2 con 3 LAU en la Aero A por avión.

14 de junio de 1982

Se intentan desplazarse al personal de Pilotos desde el alojamiento hacia el aeropuerto, se recibio la orden de permanecer, en la casa de alojamiento de víveres.
Aproximadamente a las 11:00 hs se comenta sobre el cese de fuego.
El personal de pilotos se aloja en la casa de víveres.

15 de junio de 1982

Partida hacia el aeropuerto lugar donde se concentra todo el personal de prisioneros.
El personal de Pilotos pernocta en una pequeña sala de reparaciones de la usina en el aeropuerto.
El personal de suboficiales en los refugios donde cumplian los turnos.

16 de junio de 1982

Se permanece en el aeropuerto, esperando órdenes a través de los mandos correspondientes de la FAM, para provable traslado al buque Bahía Paraiso.

17 de junio de 1982

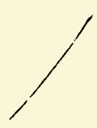
Se forma una columna para desplazamiento a pie hasta la ciudad de Puerto Argentino con todos esos elementos provistos. En el trayecto al personal Militar Superior se le quita el armamento y posteriormente todas las pertenencias permitiendoles retener solamente algunos medios para higiene.
La noche se incorporó al personal del Escuadrón Pucará y GIVA, personal de Ejército, permaneciendo hasta las primeras horas del próximo día en una herrería abandonada.

18 de junio de 1982

Traslado de todo el personal de prisioneros desde el helipuerto hasta San Carlos, permaneciendo en el mismo hasta el día 30 de junio.
Cada integrante tuvo que buscar elementos mínimos para dormir y alimentarse a través del personal que les habían permitido conservar alguno de los medios provistos.
La Cruz Roja Internacional permaneció practicamente en forma permanente en contacto con los prisioneros buscando soluciones a las deficiencias y necesidades sanitarias.
Además se llenó la ficha personal de acuerdo a lo que corresponde en la CONVENCION DE GINEBRA.
Desde las últimas horas del día 30 de junio hasta el 14 de julio se permaneció a bordo del buque SAINT EDMUND, en el mismo se alojó el personal divididos en grupos en camarotes para 2 personas se alojaban 3 y los de 4 personas a 6.
Se realizaron los interrogatorios concurriendo el personal por antiguedad, quien ///

///

se limitó a contestar solamente lo que prevee la convención de Ginebra. Sin ser molestados ante algunas negativas en los interrogatorios.



21

ACTIVIDAD DE VUELO DESARROLLADA EN MALVINAS

POR EL ESCUADRON PUCARA

TOTAL HORAS DE VUELO 275:00

02 ABR 82:

16:00 hs arriban a Malvinas 4 IA-58 : A-556 - A-552
Capitán BENITEZ A-529 - A-523
Teniente JUKIC
Capitán VILA/Teniente GIMENEZ
Teniente CALDERON
06:00 hs voladas.

03 ABR 82:

Sin actividad aérea.

04 ABR 82:

2 IA-58 Cobertura y reconocimiento de la Isla Soledad.
A-523 - A-556
04:40 hs voladas.

05 ABR 82:

09:30/11:30 hs	2 IA-58	A-522 - A-529
14:00/15:30 hs	"	A-556 - A-523
16:15/18:15 hs	"	A-556 - A-523

Todos los vuelos para reconocimiento ofensivo.
11:00 hs voladas.

06 ABR 82:

09:30/12:30 hs	2 IA-58	A-556 - A-529
14:30/15:30 hs	"	A-523 - A-552

Reconocimiento de pistas.
06:00 hs voladas.

07 ABR 82:

09:00/11:30 hs	2 IA-58	A-556 - A-523

Reconocimiento ofensivo.
05:00 hs voladas.

08 ABR 82:

09:00/11:00 hs	2 IA-58	A-552 - A-529

Reconocimiento ofensivo.
04:00 hs voladas.

09 ABR 82:

09:10/11:10 hs	2 IA-58	A-556 - A-552
10:20/12:20 hs	"	A-523 - A-529

Reconocimiento ofensivo y comprobación de Radar.
08:00 hs voladas.

///

///

10 ABR 82:	09:00/11:20 hs	2 IA-58	A-556 - A-523
	11:00/13:30 hs	"	A-552 - A-529
	Reconocimiento ofensivo y comprobación de Radar.		
11 ABR 82:	10:40/12:40 hs	2 IA-58	A-556 - A-523
	Reconocimiento ofensivo.		
	04:00 hs voladas.		
12 ABR 82:	Sin actividad aérea.		
13 ABR 82:	14:10/15:30 hs	2 IA-58	A-523 - A-556
	Reconocimiento ofensivo.		
	02:40 hs voladas.		
14 ABR 82:	Sin actividad aérea por meteorología.		
15 ABR 82:	Sin actividad aérea por meteorología.		
16 ABR 82:	Sin actividad aérea por meteorología.		
17 ABR 82:	17:00/18:00 hs	4 IA-58	A-529 - A-523
	Práctica de tiro y bombardeo		A-556 - A-552
	04:00 hs voladas.		
18 ABR 82:	11:45/13:45 hs	2 IA-58	A-529 - A-523
	Reconocimiento ofensivo.		
	04:00 hs voladas.		
19 ABR 82:	10:00/12:00 hs	1 IA-58	A-552
	Reconocimiento ofensivo.		
	02:00 hs voladas.		
20 ABR 82:	09:30/11:30 hs	2 IA-58	A-556 - A-523
	Reconocimiento ofensivo.		
	04:00 hs voladas.		
21 ABR 82:	09:30/11:30 hs	2 IA-58	A-552 - A-523
	11:30/13:30 hs	"	A-556 - A-529
	16:00/16:30 hs	"	A-552 - A-523
	Reconocimiento ofensivo.		
	09:00 hs voladas.		

///

22 ABR 82:

11:00/13:00 hs	2 IA-58	A-556 - A-523
16:10/18:10 hs	"	A-556 - A-529

Reconocimiento ofensivo.
08:00 hs voladas.

23 ABR 82:

09:30/11:00 hs	2 IA-58	A-522 - A-529
11:00/13:00 hs	"	A-556 - A-523
16:45/17:15 hs	"	A-552 - A-529

Reconocimiento ofensivo y tiro y bombardeo.
06:00 hs voladas.

24 ABR 82:

09:05/10:25 hs	2 IA-58	A-556 - A-552
09:00/10:30 hs	"	A-529 - A-523
16:00/17:30 hs	"	A-529

Reconocimiento pista Darwin y tiro de cohetes.
07:00 hs voladas.

25 ABR 82:

Sin actividad aérea.

26 Abr 82:

Despliegue de Gallegos a Malvinas.
12:00/14:00 hs A-509, A-506, A-527, A-528, A-520, A-502
1er Ten NAVARRO, Ten FURIOS, Ten BREST, Ten HERNANDEZ,
Ten CALDERON, Ten CIMBARO, Ten JUKIC.
12:00 hs voladas.

27 ABR 82:

07:30/08:30 hs	2 IA-58	A-552 - A-556
08:30/10:30 hs	4 "	A-520 - A-506
		A-527 - A-502
09:20/10:50 hs	2 "	A-556 - A-523
10:10/12:10 hs	2 "	A-527 - A-529
17:30/18:30 hs	1 "	A-509
17:45/18:45 hs	1 "	A-528

Reconocimiento ofensivo.
Despliegue CAL/MLV 11:00/13:00 hs 2 IA-58 A-528 - A-517
My NAVARRO - Ten GIMENEZ.
23:00 hs voladas.

28 ABR 82:

Sin actividad aérea.

29 ABR 82:

Despliegue a MLV a B.A.M. CONDOR

07:15/09:15 hs	2 IA-58	A-552 - A-556
07:30/09:00 hs	"	A-502 - A-506
07:40/08:35 hs	"	A-509 - A-513
07:50/08:35 hs	"	A-527 - A-523

///

	08:20/0905 hs	2 IA-58	A-528 - A517
	10:00/10:45 hs	"	A-520 - A-529
	13:00 hs voladas		

30 ABR 82:

	12:00/14:00 hs	2 IA-58	A-528 - A-502
	16:30/17:30 hs	1 "	A-502

A-528 accidentado en MLV rueda de nariz replegada.
05:00 hs voladas.

01 MAY 82:

	07:30/10:30 hs	2 IA-58	A-529 - A-523 (Arr elefante).

08:00 hs accidentado rueda nariz A-506 en Darwin
08:36 hs destruido A-527 - averiado A-502.

	10:00/12:00 hs	1 IA-58	A-552 (Arr elefante)
	13:00/14:20 hs	2 "	A-552 - A-520
	13:30/15:00 hs	1 "	A-509
(11)	13:30/16:00 hs	2 "	A-517 - A-513

A-513 motor bombeado en Malvinas.

	16:30/17:00 hs	1 IA-58	A-517

Accidentado en Condor rueda de nariz.

	17:00/18:30 hs	2 IA-58	A-556 - A-509 (Arr elefante)

Reconocimiento ofensivo y despliegue.
19:00 hs voladas.

02 MAY 82:

Traslado de elefante a B.A.M. Condor.

	09:00/09:30 hs	1 IA-58	A-556
(5)	16:00/16:30 hs	4 "	A-523 - A-552
			A-509 - A-520

02:30 hs voladas.

03 MAY 82:

	15:00/16:00 hs	2 IA-58	A-556 - A-509

Reconocimiento ofensivo.
02:00 hs voladas.

04 MAY 82:

	07:50/09:50 hs 4	2 IA-58	A-556 - A-552
	08:00/09:00 hs 2	2 "	A-523 - A-509
	08:40/09:40 hs 1	1 "	A-520

13:05 hs averiado por ataque aéreo A-517.
Reconocimiento ofensivo.
07:00 hs voladas.

05 MAY 82:

Sin actividad aérea.

06 MAY 82:

	16:00/17:00 hs	1 IA-58	A-502 My NAVARRO
			My TOMBA

///

Vuelo de prueba y habilitación.
01:00 hs volada.

07 MAY 82:

12:00/13:00 hs	1 IA-58	A-509

Reconocimiento ofensivo.
01:00 hs volada.

08 MAY 82:

09:30/10:30 hs	2 IA-58	A-502 - A-509

Reconocimiento ofensivo.
02:00 hs voladas.

09 MAY 82:

08:00/10:00 hs	2 IA-58	A-502 - A-509

A-502 aterriza en elefante.
Reconocimiento ofensivo.
04:00 hs voladas.

10 MAY 82:
Sin actividad aérea.

11 MAY 82:
Sin actividad aérea.

12 MAY 82:
Sin actividad aérea.

13 MAY 82:
Sin actividad aérea.

14 MAY 82:
Sin actividad aérea.

15 MAY 82:
Ataque a Bahía Elefante.
Aviones F/S A-556, A-502, A-529, A-520, A-552, A-523
15:00/17:00 hs despliegue Santa Cruz a B.A.M. Condor.

A-511	A-531	Vcom COSTA
A-516	A-533	1er Ten MICHELOUD
		Alf DIAZ Alf LEMA

08:00 hs voladas.

16 MAY 82:

11:45/13:15 hs	2 IA-58	A-509 - A-516
14:30/16:30 hs	"	A-516 - A-509

Reconocimiento ofensivo.
07:00 hs voladas.

17 MAY 82:

10:00/12:00 hs	2 IA-58	A-516 - A-533
11:00/13:30 hs	1 "	A-531
16:00/17:30 hs	2 "	A-531 - A-516

///

Reconocimiento ofensivo.
07:30 hs voladas.
08:30

18 MAY 82:

08:00/08:30 hs	2 IA-58	A-516 - A-531
Reconocimiento ofensivo.		
01:00 hs volada.		

19 MAY 82:

08:30/10:00 hs	2 IA-58	A-531 - A-509
10:30/11:30 hs	"	A-531 - A-509
12:00/13:00 hs	"	A-531 - A-509
Reconocimiento ofensivo.		
07:00 hs voladas.		

20 MAY 82:

13:45/16:15 hs	2 IA-58	A-531 - A-509
Reconocimiento ofensivo.		
05:00 hs voladas.		

21 MAY 82:

08:00/09:30 hs	1 IA-58	A-531
Derribado Cap BENITEZ		A-531
08:00/10:30 hs	2 "	A-511 - A-533
Derribado My TOMBA		A-511
09:30/10:00 hs	1 "	A-509
Aterrizaje en Malvinas.		
16:00/16:45 hs	2 "	A-536 - A-516
Aterrizaje en Malvinas.		
Reconocimiento ofensivo.		
08:30 hs voladas.		

22 MAY 82:

Sin actividad aérea.

23 MAY 82:

Sin actividad aérea.

24 MAY 82:

14:00/16:00 hs	2 IA-58	A-533 - A-516

A-509 fuera de servicio, por estallido de una bomba.
Reconocimiento ofensivo.
04:00 hs voladas.

25 MAY 82:

A las 01:00 hs A-516 fuera de servicio por cañoneo naval.

26 MAY 82:

Sin actividad aérea.

27 MAY 82:

14:00/16:00 hs despliegue de Gallegos a Malvinas del

27

1er Ten ARGAÑARAZ - Alf BLANCHET A-537 - A-532
04:00 hs voladas.

28 MAY 82:

08:00/09:00 hs apoyo de fuego A-537 Cap VILA, A-553 1er Ten ARGAÑARAZ
A-532 Ten CIMBARO, A-537 regreso con impactos en el motor izquierdo, fuselaje y cúpula.
09:20/10:20 hs A-533 Cap GRUNERT, A-532 Ten RUSSO apoyo de fuego directo.
A-533 sale fuera de servicio por temperatura excesiva motor izquierdo.
11:30/12:30 hs apoyo de fuego directo A-537 Ten JIMENEZ A-532 Ten CIMBARO, no regresa el A-537 aparentemente afectado posterior salida de Darwin.
A-532 impactos flaps derecho.
motor izquierdo abolladuras.
10:00/13:00 hs arriba desde Santa Cruz A-536 1er Ten MARTINEZ CHAVEZ
A-515 Alf MANZUR
A-555 Alf GALVAN
A-515 fuera de servicio por falla de arranque motor izquierdo.
16:00/17:00 hs apoyo de fuego A-555 1er Ten MICHELOUD
A-536 Ten CRUZADO
A-536 no regreso afectado en Darwin.
A-555 regreso con impactos. multiples alerones, flaps costado izquierdo altura paso de hélice.

Personal de Pucará en Darwin

OFICIALES:
Vcom COSTA
My TOMBA
1er Ten FASANI
Ten LOMBARDI
Ten CALDERON
Alf SASSONE
Alf LEMA

SUBOFICIALES:
C1° OLEA
C1° TORRES
C1° DAPPEN
C1° ARGUELLO
C1° RES
C AGUERO
C MARQUEZ
C SOTO
C MANSILLA
C RODRIGUEZ
CP GURRIERI
C1° BUSTOS

29 MAY 82:

Arriban desde SCZ a MLV
12:30/14:30 hs A-514 1er Ten AYERDI
A-522 Alf LATORRE
A-549 Alf NUB
06:00 has voladas, aviones en servicio A-514 - A-522 - A-549 - A-51?
22:30 hs heridos en el bombardeo naval a través de un cohete.
1°) SAUX ACVEY (esquirla en la ingle)
2°) C1° MARTINEZ (esquierla en la cara, pierna y hombro)
3°) C1° GONZALEZ (Ataque de nervio)

///

4°) Cl° CASALONGUE (onda expansiva en los testículos)
5°) C GUASTALLA (instestino y bejiga perforados)
6°) C CALOIAN (esquirlas en la cara y aereo izquierdo)

30 MAY 82:

Sin actividad aérea, permanentemente ataques de harrier y bombardeo naval.

31 MAY 82:

Sin actividad aérea, se evacuan al continente los heridos.

S Aux ACEVEY Cl° GONZALEZ C CALOIAN
Cl° MARTINEZ C GUASTALLA Cl° CASALONGUE reposo en alojamiento.

CP RAMOS

01 JUN 82:

16:00/16:30 hs despega A-522 1er Ten MICHELOUD apoyo de helióoptero de busqueda y salvamento Cap BENITEZ se queda sin comando de dirección saliendo de la pista impactando con el A-533 rompiendo el plano derecho (A-514) y plano derecho altura aero 20 A (A-533).
Permanentemente ataques de aviones Sea Harrier.
16:30 hs se derriba un Harrier.
23:30 hs bombardeo naval.

02/09 JUN 82:

Sin actividad aérea.

10 JUN 82:

08:30/09:00 hs A-536 1er Ten MICHELOUD
A-515 Ten MORALES
A-527 1er Ten AYERDI

Apoyo de fuego al Monte Kent.
01:30 hs voladas.

11 JUN 82:

Sin actividad aérea.

12 JUN 82:

Sin actividad aérea.

13 JUN 82:

Sin actividad aérea.

MISIONES CUMPLIDAS

Las misiones cumplidas por el sistema de aviones Pucará, de acuerdo a lo ordenado fueron:

1°) Reconocimiento ofensivo.

2°) Apoyo de fuego.

3°) Contra helicópteros.

ARMAMENTO UTILIZADO

De acuerdo a lo ordenado el sistema de armas efectuó misiones configurado de acuerdo a lo siguiente:

1°) Cañones, Amet y 2 coheteras (1 por estación alar)

2°) Cañones, Amet y 5 coheteras (3 estaciór central - TER 1 poe estación alar)

3°) Cañones, Amet y 3 NAPALM 220 Kg (estación central alar)

DESVENTAJAS

Las deficiencias encontradas en el transcurso de las operaciones fueron:

1°) Baterías de a bordo no aptas para la operación casi contimia de los sistemas eléctricos de a bordo (Abrir y cerrar cabina, chequeo, sistema eléctrico en general, chequeo de equipos de radio).

2°) Espejos retrovisores insuficientes y con visión deficiente por su escaso campo visual y las vibraciones a que son permanetemente sometidas.

3°) Equipo de HF contimamente fuera de servicio y VHF con poca ganancia.

4°) Fuerte ruido en cabina.

5°) Panel de armamento que impide el lanzamiento de mas de un tipo de armamento sin modificar la posición de la llave selectora entre lanzamiento.

6°) El sistema de mira que posee el avión es apto unicamente para tiro aire-tierra.

7°) Posee blindaje unicamente en la parte inferior del asiento del piloto quedando de esta forma el sistema comando-motor y el asiento eléctrico del avión, lo cual lo hace muy vulnerable a disparos de armas livianas.

///

///

La recarga de combustible se efectuaba a través de una sola boca de carga, con un equipo en servicio en forma precaria.
El personal de mantenimiento carecía de los equipos de testeo de los sistemas eléctricos del avión (armamento).
Se carecía de la mínima información meteorológica de la zona de operación.
La climatología de la zona de operaciones presenta características particulares en cuanto a un alto porcentaje de humedad, lluvias asiduas y alto porcentjae de salinidad del medio ambiente lo que produce una rápida oxidación del material no tratado.
El mantenimiento se efectuaba en los lugares de dispersión sin protección para el personal y/o material.
Se carecía de medios de movilidad aptos para el traslado de personal y repuestos a los lugares de dispersión.
En el cumplimiento de las misiones ordenadas el piloto perdía contacto radial con su base de operaciones y/o C.I.C. debido a que los vuelos debían ser rasantes y que el avión carecía de un sistema de comunicaciones en servicio como alternativa de VHF.
Este hecho daba como resultado que el piloto debia elevarse a más de 300 m en la zona de operaciones para informar el resultado de la misma y/o recibir nuevas ordenes, todo ello en texto claro.
La calidad de la recepción y transmisión de VHF fue deficiente por el exceso ruido en cabina y la carencia de oxígeno, por lo cual se debío operar con la mascar semidesprendida.
Imposibilidad de puesta en marcha autónoma por la deficiencia de las baterías de a bordo en un 70 % de las acciones.
Las temperaturas extremas de la zona de operaciones produce deformaciones no permanentes en la cabina del avión.
Todas las misiones fueron cumplidas con un solo tripulante.
A nivel del mar y con temperatura de ISA -10 las temperatura de puesta en marcha se elevan a 680°/700° y los consumos en vuelo rasante a PMC variaban entre 280/300 Lts/h y la potencia de un tanque entre 95 % y 105 %.

ANALISIS DEL AVION IA-58

ACTIVIDAD EN MLV HORAS VOLADAS 176:45

TOTAL DE AVIONES PERDIDOS: 24

AVIONES DERRIBADOS: 4

- 1 - Por Sea Harrier
- 1 - Blow Pipe
- 1 - Armas Automáticas
- 1 - Se desconoce

AVIONES F/S EN LA RENDICION: 4

AVIONES PERDIDOS EN TIERRA: 16

- 2 - Por aterrizar o despegar fuera de pista (rotura tren rueda nariz)
- 1 - Por choque en tierra
- 1 - Retracción de pata de tren de nariz en el rodaje
- 1 - Por hundimiento en tierra (rotura tren nariz)
- 6 - Destrucción en tierra (Bahía Elefante) por golpe de mano del
- 4 - Destrucción en tierra por acción esquirlas
- 1 - Motor bombeado.

CONDICIONES DE OPERACION:

Pista: terreno no preparado de 550 mts de largo x 300 mts de ancho con dos pistas una 550 mts de largo y 30 mts de ancho y otra diagonal de 650 mts x 30 mts de ancho.

Carencia de hangares, refugios y redes de enmascaramiento.
El personal de mantenimiento era insuficiente y carecía de la cantidad de herramientas necesarias para realizar los trabajos específicos.
Se contó con un solo equipo de puesta en marcha y un solo cable de arranque avión-avión.
La carga y descarga de coheteras se efectuó a mano por las características del BOLT 5 que son inadecuadas para su operación en terreno no preparado.

///

TAREAS OPERATIVAS REALIZADAS

16. El Escuadrón realizó en forma permanente misiones de Reconocimiento Ofensivo, Apoyo de Fuego Cercano y caza de helicópteros.

17. Se operó desde Ganso Verde con despegue y aterrizajes en mínima distancia y con velocidades próximas a la pérdida, presentando el avión caracterísitcas excepcionales.

18. Se efectuaba la aproximación con 80 nudos se cortaba motor en el lugar del toque, deteniéndose el avión en menos de 300 mts, sin aplicar reversible ni freno.

19. Para el despegue se rotaba el avión a los 80 nudos [illegible]ndose de esta forma disminuir la carrera de despegue en más del 50 % de la utilizada en operaciones normales según el manual de vuelo.

20. Además se operó practicamente a NIVEL del MAR, con temperaturas muy bajas (5° a 15°C) y en condiciones todo tiempo, exceptuando las operaciones nocturnas (50/100 mts de techo, 1 a 2 km de visibilidad por lloviznas).

21. Se efectuó con éxito el lanzamiento de COH FAE 2,75 con 0° de ángulo de tiro.

BAJAS SUFRIDAS:

22. El Escuadrón Aeromóvil durante las hostilidades presentó las siguientes bajas:

1°) Personal Fallecido:

Ten	JUKIC, Daniel
CP	RODRIGUEZ, Juan
CP	DUARTE, Mario
C1°	MALDONADO, José
C1°	MONTAÑO, Agustín
C1°	BRASICH, Andrés
C1°	CARRIZO, Miguel
C1°	PERALTA, José Luis

2°) Personal Herido:

S Aux	ACEVEY, Pablo
CP	PIAGGI, Jorge
C1°	DONE, Luis
C1°	GATICA, Victor
C1°	MARTINEZ, Raúl
C1°	GONZALEZ, Raúl
C1°	CASALONGUE, Darío
C	TARQUINI, Rubén
C	HEREDIA, Rubén

///

C SIGA, Edgardo
C MARCORI, Alejandro
C RODRIGUEZ, Rodolfo
C GUASTALLA, José
C CALOIAN, José

3°) Personal Desaparecido:

Ten GIMENEZ, Miguel

MATERIAL: Información en el Análisis del Avión.

INCONVENIENTES O DEFICIENCIAS DETECTADAS

23. Los inconvenientes que se presentaron durante el despliegue y las operaciones de los medios del Escuadrón IA-58 en el teatro de operaciones Malvinas fueron:

1°) Los tiempode alistamiento y adiestramiento para concretar el despliegue al Aeródromo de Operaciones (de MLV a Ganso Verde) fueron sumamente cortos.

2°) Las Comunicaciones VHF/HF en los aviones fueron totalmente ineficaces al punto de perderse el enlace con tierra practicamente en el despegue, por volarse sumamente bajo.

3°) Se voló permanentemente sin oxígeno permitiendo de esta forma incrementar los ruidos en la cabina e interfiriendo el enlace en VHF.

4°) El personal de tripulantes realizó todas la operaciones de trajes antiexposición.

5°) Vestuario inadecuado para zona fría, botas que se rompían por la humedad, personal de mecánicos sin equipos necesarios: Guantes, zapatos, buzos, gorros, abrigos, etc.

6°) No se dio importancia a los comentarios del Personal con experiencia de vuelo en el Teatro de Operaciones, con el que fué de relevos.

7°) Alojamiento de Personal de Pilotos y Mecánicos poco adecuado ya que exitía personal que desempeñaba tareas sin descansar.

8°) Armamento personal insuficiente e inadecuado.

9°) No fué aplicado el concepto de polvorines móviles por falta de medios adecuados, lo que trajo aparejados inconvenientes para la adecuada dispersión y aún durante los ataques estuvieron en peligro todas las existencias.

///

Nº	Gito	unidad	Misión	OF	INDIC.	TRIP.	CUMPL (BUITRES ? PINGOS ?)	OBS
13	15:45	SJU 2 M5	Cob. SHAFFRIR	1107	FORTIN	CAP DONADILLE 1er Ten SENN	Salvaron a AGV. Fog. #2 de TORNOS	2 COB
14	15:42 (15 30)	GAL 2 M III	Cob MAGIC	1109	DARDO	Cap GARCIA CUERVA 1er Ten PERONA	En Combate:	2ª Salida
15	15:54	GRB 2 M5	SHAFFRIR cñ	1113	RUBIO	(Cap RHODE) 1er Ten ARDILES	Freg DRW y derribado en cte con 2 SH. CHOISEUL (2 bgs)	6 Cob 2 Cob / 4 Cob
16	16:05 (15:33)	TRE 3 MK 62	AON 3 MK 17 1000 lbs	1111	RUTA	CAP NOGUEIRA (P) CAP SANCHEZ (N) CAP RODINO (P) 1er Ten DOBROCA (N) 1er Ten LOZANO (P) Ten COOKE (N)	Interceptados Regresaron 1 ARR. ADO 17:30 2 TRE 18:57	3 AON
17	16:05	TRE 3 MK 62	AON 3 MK 17 1000 LBS.	1117	RIFLE	CAP BACGORRI (P) My RODEYRO (N) 1er Ten GONZALEZ (P) 1er Ten DE IBAÑEZ (N) CAP GARCIA POEBLA (P) Ten SEGAT (N)	INTERCEPTADOS Regresaron ARR. GAL	3. AON
18	16:00 2ª de A4B	GAL-REV. MLV: GAL 4 A4B	AGN 3 BAP 250 kg	1110	TRUENO	CAP CARABALLO Ten RINKE 1er Ten CACHON Alf CARMONA (regresó)	FORMOSA	15/16 4. AON
19	16:29	SJU. REV... 2 A4B	AON	1112	FOCA	CAP VARELA Ten ROCA	Interceptados Regresan	2 AON
20	16:32	SJU REV (4 A4C)		1114	LANA	CAP GARCIA Ten CASCO Alf ISAAC ?	interceptados	3/4 AON
	08:43	GAL KC-130	REV		PERRO		ARR. 12:29	(TC-69 y TC-70)
	15:35		REV		LOCO		ARR. 18:58	
	11:03	CRV FENIX	RETRANS MISOR	1096	VERSO	ALF MAYOR ALF ORTEGA	100 NM de CRV	
	11:15	2 HS 125	DIVERSION	1096	PUA	ALF HAVERAY ALF QUARLERY	70 NM NW SAN CARLOS ARR 13.55	21/22
	15:48	MU 2	BYS		BRAVO I	ALF GONZOLO GIL	CRV, Ba. NAZARENO. CRV ARR 1700	
	15:58	LJ 35	DIVERSION		ZARDO	CAP BUIRA CAP PANE	70 NM KLU	

MET	1500	TORNO	E de Pto AGTN –	8/8	300 mts.		
	1000	TORO	GRA	8/8	100 mts	2 km.	
		TRUENO	W de MLV (Gran MLV)	8/8	200 mts	lluvias aisladas	mar calmo
			GRA	8/8	90 mts	niebla	

Nº	GHO	Unidad	Mis.	OF	INTRC	TRIP	CUMPLI	OBS.
	~~21 30~~	CH42 ~~CH 47~~				1er Ten BROWWER " " GIAIGISCHIA	Traslado heridos DRW-PARC	
	+- 0800 (NOC)	DRW 4 PUCARA	ROF				Secc. Numeral. Alerta en Vuelo. Pide ARR BAM MLV. Negativo. Calderon 10:40 ?	
	0830	2 Puc	ROF			Ten JUKIC Ten HERNANDEZ	Atq HARRIER. aborta DP	
	16 40	2 Puc	AON ROF			- - HERNANDEZ	En CHOISSEAU. Dos F.21. Alertaron por Atq. Rubio. orbit. NW PA. Evadieron PAC y ARR CALDERON	

Nº ORDEN	GHG	OF Nº	MISION	UNIDAD Y AVION Nº Tipo	INDICATIVO	TRIPULACION	CUMPLIMIENTO GHG BLANCO.-	OBS LLEGO SI NO	Derribos	MET
1	1,5	1,5	1,5	2,5	1,5	4				

37